

Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 14. Oktober 2021

Hauptthema: Weiterentwicklung des VVS-Tarifs

1. Aktuelle Entwicklung der Nutzung des Nahverkehrs

- Wie haben sich in den letzten Monaten die Nachfrage und die Einnahmen entwickelt und wie viele Abonnements wurden gekündigt?
- Kann das Verkehrsangebot im VVS nach Auslaufen der Rettungsschirme weiter aufrechterhalten werden?
- Einige Verkehrsunternehmen sind durch die Corona-Pandemie und durch Fehlkalkulationen nach Ausschreibungen in Schwierigkeiten geraten (Betriebseinstellung bei Buslinien der Firma Fischle im Kreis Esslingen und Insolvenzverfahren des Bahnbetreibers Abellio). Was bedeutet das für die Fahrgäste?

2. Erfahrungen mit der Stammstreckensperrung bei der S-Bahn (eingebracht von PRO BAHN/Fahrgastreklamationen, Behindertenbeauftragte Stadt Stuttgart)

Das ursprüngliche Konzept mit den Baustellenlinien und der Umfahrung über die Panoramastrecke funktionierte bis Mitte August relativ gut. Dann ergaben sich aber unerwartete Schwierigkeiten. Nach dem Einsturz von Teilen der Bahnhofsfassade am 17.08.21 ergaben sich vorübergehend weite Wege beim Umsteigen zwischen Stadtbahn und S-Bahn-Ersatzverkehren, wobei die Information über die Wegführung und die Verlängerung der Umsteigezeit für Ortsunkundige nicht ausreichend war.

Einen Tag später wurde dann bei S-Bahn-Fahrzeuge, die die Panoramastrecke befahren, ein erhöhter Radverschleiß festgestellt und daraufhin der Betrieb auf dieser Strecke ganz eingestellt. Kurz darauf wurde dann ein Pendelverkehr mit einem Zug mit Doppelstockwagen zwischen Hauptbahnhof und S-Vaihingen eingerichtet, der zunächst alle Stunde und dann halbstündlich fuhr. In den Informationsmedien waren diese Züge aber tagelang nicht korrekt angegeben und noch am Ende der Sperrzeit wird für den Umstieg von der S-Bahn aus Richtung Böblingen zu dem Pendelzug nach Stuttgart in S-Vaihingen eine Umstiegszeit von 30 Minuten angegeben, obwohl der Anschluss in der Realität meist klappt.

- Warum können aktuelle Änderungen nicht zeitnah in den Informationsmedien angegeben werden?
- Warum wurden anstatt der Pendelzüge nicht einfach die Regionalexpresszüge wieder eingesetzt, die ja nur wegen der dichten Belegung der Panoramabahn nicht mehr bis Stuttgart verkehren konnten?
- Wie können ähnliche Probleme bei zukünftigen Streckensperrungen (Sommer 2022 + 2023) vermieden werden?
- Der neue Bahnsteig 4/6 in S-Vaihingen (Umstieg Pendelzug/S-Bahn) war nicht barrierefrei zu erreichen¹.

3. Flexible Tarife (eingebracht von PRO BAHN)

In den letzten Jahren wurden bei einigen Verkehrsverbänden Tarifmodelle entwickelt, mit denen bisherige Stammkunden weiter an den ÖPNV gebunden werden, für die sich klassische Zeitkarten z. B.

¹ www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.regionalbahnhof-vaihingen-bahnsteig-fuer-rollstuhlfahrer-schwer-zuga-englich.9c84d7ae-69b1-4977-be6a-669e71866c5f.html

wegen häufigem Home-Office nicht mehr lohnen (Beispiele: MVV Swipe + Ride², RMV Smart³, VRR FlexTicket). Sie basieren immer auf einem elektronischen Tarif, bei dem die tatsächlich gefahrene Strecke abgerechnet wird. Mit einem Rabatt ab einem bestimmten Umsatz oder mit einem monatlichen Festbetrag und stark rabattiertem Einzeltarif (analog Bahncard) wird häufiges Fahren belohnt und der Tarif ist z.B. beim Preis der Monatskarte gedeckelt.

Der VVS hatte ein Flex-Abo-Modell angekündigt, das aus einer Grundgebühr und nutzungsabhängigen Kosten bestehen soll (degressiver pay-per-use Preis).

- Wie sieht das Modell im Detail aus und wann soll es vorgestellt und eingeführt werden?
- Wie haben sich die Modelle bei anderen Verbänden (s.o.) bewährt, welche Unterschiede gibt es und was kann man für den VVS daraus lernen?

4. 10er-Tagesticket (eingebracht von lokale Agenda und von Politik mit Frauen)

Bezahlte aber nicht genutzte Fahrten beim 10er-Tagesticket verfallen nach einem Monat; die Integration des 10er-Tagestickets in die SSB BestPreis-App ist trotz Zusage im FGB bisher nicht erfolgt.

- Wie wird das Angebot angenommen?
- Vorschlag: in Pandemiezeiten ist eine genaue Vorausplanung schwierig, daher ist hier eine großzügigere Regelung notwendig (z. B. 3 Monate Verfallszeitraum).
- Wie kann man Firmen dazu bringen, auch für das 10er-Tagestickets einen Zuschuss zu zahlen?

5. Wochenend- und Freizeittarife (eingebracht von FGB Göppingen und Lokale Agenda)

Der Besitz einer Zeitkarte macht es für den Fahrgast attraktiv, auch am Wochenende und in der Freizeit den ÖPNV zu nutzen (Flat-Rate-Modell). Der Anteil der Freizeitfahrten ist in den letzten Jahren gestiegen. Wenn jetzt viele Kunden auf die Flextarife mit Einzelabrechnung umsteigen, ist zu erwarten, dass viele Freizeitfahrten wieder mit dem Pkw stattfinden.

- Vorschlag: Günstigere Tarife abends und am Wochenende, wenn die Verkehrsmittel nur schwach ausgelastet sind. Das Ticket Plus könnte am Wochenende auch in den Nachbarverbänden gelten.
- Wären Zusatzangebote für Flextarif-Kunden möglich (z.B. mit pauschaler Zuzahlung analog zum Ticket Plus)?

6. Tarife für ÖPNV-Nutzer in der Peripherie (eingebracht von FGB Göppingen und Lokale Agenda)

Fahrgäste am Rand des Verbunds machen häufig auch verbundüberschreitende Fahrten. So sind z. B. im Kreis Göppingen viele Fahrgäste auch in Richtung Ulm orientiert und Fahrgäste aus Herrenberg fahren häufig nach Tübingen. Das Fahren in zwei Verbänden führt häufig zu relativ unattraktiven Tarifen und auch der bwtarif ist dafür keine befriedigende Lösung (DB-Auskunft für Herrenberg-Tübingen und für Geislingen-Ulm zeigt an: „Preisauskunft nicht möglich“).

- Wesentlich kundenfreundlicher wäre ein Übergangstarif, wie er umgekehrt im DING schon realisiert ist (Überlappungsgebiet bis Geislingen West).
- Dabei könnte auch ein persönlicher „Mobilitätsradius“ via Smartphone als Abozone festgelegt (Vorbild: KVV Home Zone⁴) und der Preis nach der Fläche berechnet werden.

² <https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/der-verbund/pilotprojekt-etarif/index.html>

³ <https://sites.rmv.de/rmvsmart>

⁴ <https://www.kvv.de/homezone.html>

- Preise sind in den Außenbezirken des VVS im Vergleich zu einer Fahrt quer durch Stuttgart hoch (Ludwigsburg – Esslingen gleich teuer wie Herrenberg - Gärtringen). Vorschlag: Korrektur der Zonenstruktur, Beispiel: Renningen und Goldberg auf Zonengrenze legen

7. Kurzstreckenticket (eingebracht von ADFC)

Das Kurzstreckenticket ist relativ teuer (1,50 € für nur drei Haltestellen) und weist 50% Preissteigerung in 8 Jahren auf.

Beispielsrechnung: bei der SSB liegen die Einnahmen im Durchschnitt über alle Fahrkarten bei 30 ct/km. Für eine Fahrt über 3 Haltestellen mit dem Kurzstreckenticket wird aber bei der Stadtbahn 81 ct/km und beim Bus 93 ct/km erlost (Mittelwerte aus den durchschnittlichen Haltestellenabständen)⁵. Das Ticket ist daher kein Sonderangebot, sondern ein Angebot für Gelegenheitsnutzer mit Aufschlag („Mindermengenzuschlag“) und schreckt Nichtkunden eher ab.

- Vorschlag: Ausweitung der Haltestellenanzahl notwendig (auf 5 Haltestellen beim Bus und 4 Haltestellen bei der Stadtbahn).

8. e-Ticket für beliebige Fahrten innerhalb 90 Minuten in einer Zone (eingebracht von PRO BAHN)

Vorbild: 90 MinutenTicket der Stadtwerke Münster⁶ (ähnliche Tarife gibt es auch in Amsterdam und Warschau). Vorteil: Attraktiv für kürzere Fahrten (z.B. zum Einkaufen).

- Vorschlag: Testweise Einführung eines derartigen Tarifs auch beim VVS.

9. Kosten für e-Ticketing (eingebracht von PRO BAHN)

Bei Handytickets (wie u.a. auch beim angekündigten FlexTarif) können u. U. zusätzliche Kosten entstehen. Manche Banken berechnen mittlerweile Gebühren für jede Überweisung und wenn über die SSB-App gebucht wird, wird jede Fahrt einzeln abgerechnet.

- Wird auf die Zusatzkosten hingewiesen?
- Welche Unterschiede gibt es bei den Transaktionskosten für den VVS für die unterschiedlichen Zahlungsmöglichkeiten?

10. Stadttarife (eingebracht von Lokale Agenda)

- Vorschlag: Einführung einer Einzelfahrt für 1,50 € (für Fahrgäste, die nur eine Strecke mit dem ÖPNV zurücklegen).

11. Mobilitätskarte (eingebracht von Lokale Agenda)

- Vorschlag: VVS MobilitätsCard für 50% Rabatt, mit weiteren Vorteilen (Zeitbudget Stadtmobil, Taxi, Rad- und eScooter Ausleihe). In Augsburg gibt es mit der swa Mobil-Flat⁷ ein Vorbild.

⁵ <https://www.ssb-ag.de/index.php?eID=dumpFile&t=f&download=1&f=16782&to-ken=cdfc7876042164d3ed2af3922b2f0bdab7d6b471>

⁶ <https://www.stadtwerke-muenster.de/privatkunden/mobilitaet/abo-und-ticketuebersicht/tickets/90-minuten-ticket/vorteile.html>

⁷ <https://www.sw-augsburg.de/magazin/detail/noch-flexibler-mobil-neue-swa-mobil-flat/>

12. Senienticket (eingebracht vom Seniorenrat)

Viele Senioren sind nur noch in einem relativ kleinen Bereich mobil. Für diese Gruppe ist das Senienticket mit netzweiter Gültigkeit unattraktiv.

- Vorschlag: Einführung eines Senientickets für eine Zone

13. Tarifkomplexität (eingebracht vom FGB Göppingen und von Politik mit Frauen)

Für Neukunden oder für Gelegenheitskunden (z.B. im LK Göppingen) ist das VVS-Tarifsystem immer noch zu kompliziert. Viele potenzielle Fahrgäste werden von der Vielfalt des Tarifangebots abgeschreckt.

- Wo sind Vereinfachungen (und Verbilligungen) möglich?

14. Mitwirkungsmöglichkeiten des Fahrgastbeirats (eingebracht von Politik mit Frauen)

Verschiedener Akteure in der Region Stuttgart haben am Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart mitgearbeitet. Dieses Forum setzt sich mit den Konzepten zur Erreichung der Ziele des Landes Baden-Württemberg im Bereich Klimaschutz und Mobilität bis zum Jahr 2030 auseinander.

- Warum wurde der Fahrgastbeirat nicht an diesem Gremium beteiligt?
- Generell könnte die Information des Fahrgastbeirats über Pläne und Neuigkeiten beim VVS noch verbessert werden (Die VIP-News sind dafür nicht ausreichend und erreichen auch nicht alle Mitglieder).
- Die Sichtbarkeit des Fahrgastbeirats könnte durch Veröffentlichung der Protokolle und eigene Pressemitteilungen verbessert werden (bessere Transparenz und Chancen für die Öffentlichkeitsarbeit)

15. Neue SSB-Automaten (eingebracht vom Seniorenrat)

Bis 2022 werden alle SSB-Automaten durch Automaten der neuen Generation ersetzt.

- Wie sind die Erfahrungen mit den neuen Automaten (Fahrgastrückmeldungen)?

16. Sonstiges

Hinweise des FGB auf bestehende Probleme:

- Erfahrungen aus dem letzten Winter: Fahrgäste müssen im Freien in der Kälte warten, weil Fahrer an den Endstationen erst kurz vor der Abfahrt die Türen öffnen. Beispiel: Endstation der U5 in Leinfelden (eingebracht vom VCD)
- Entleih-Probleme an RegioRad-Stationen: Software fehlerhaft, beim Abstellen von telefonisch reserviertem Rad wird ein Code verlangt. Akkus von e-Bikes oft leer, Nutzungshäufigkeit? (eingebracht von Lokale Agenda und ADFC)